

Министерство транспорта Российской Федерации

Государственная служба гражданской авиации

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
Положение о порядке допуска к эксплуатации
единичных экземпляров воздушных судов
авиации общего назначения**

Утверждены приказом
Министерства транспорта Российской Федерации
от 17.04.03 №118
Зарегистрированы в Минюсте 23.04.03 № 4441



МОСКВА
2003

**Об утверждении
Федеральных авиационных правил
«Положение о порядке допуска к эксплуатации
единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения»
(Приказ МТ РФ от 17.04.03 № 118
Зарегистрировано в Минюсте 23 апреля 2003г. № 4441)**

В соответствии со статьей 36 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации 1997, № 12, ст.1383) и в целях реализации положений приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2001 г. № 88 «О системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 24 июня 2001 г., регистрационный № 2812) приказываю

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения»

2. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя Министра А.В.Нерадько.

Министр

С.Франк

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 17 апреля 2003 г. № 118

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

«Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров
воздушных судов авиации общего назначения»

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения, не имеющий и не имевший сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно, изготовленный в количестве 1-3 экземпляров (далее – ЕЭВС), допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

2. Для целей Положения используются следующие термины и определения:
орган по сертификации ЕЭВС (далее – орган по сертификации) – организация, аккредитованная в ССГА на право проведения сертификации ЕЭВС в соответствии с Положением;

центр по сертификации ЕЭВС (далее – центр по сертификации) – летно-технический центр, аккредитованный в ССГА на право проведения оценки соответствия ЕЭВС требованиям, установленным настоящим Положением;

заявитель – индивидуальный предприниматель, юридическое или физическое лицо, обратившееся с заявкой в орган по сертификации для сертификации ЕЭВС;

установленные требования к ЕЭВС – требования к летной годности ЕЭВС, определенные специально уполномоченным органом в области гражданской авиации на основе общих технических требований к ЕЭВС;

сертификат летной годности ЕЭВС – документ, подтверждающий соответствие ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС;

эксплуатационная документация ЕЭВС – документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию ЕЭВС, включая его техническое обслуживание и ремонт, а также содержащая условия эксплуатации и эксплуатационные ограничения;

инспекционный контроль летной годности ЕЭВС – контрольная оценка соответствия, осуществляемая с целью установления, что ЕЭВС продолжает соответствовать установленным требованиям к ЕЭВС;

уполномоченные органы Минтранса России – окружное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России, межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России, территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России.

3. Настоящие Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения» (далее - Положение) содержат процедуры, обеспечивающие сертификацию ЕЭВС и общие технические требования к ЕЭВС.

4. Положение действует в рамках Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации (далее - ССГА), установленной в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2001 года № 88 «О Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2001 г., регистрационный № 2812). Положение обязательно для физических и юридических лиц при допуске к эксплуатации и поддержании летной годности ЕЭВС.

5. Положение не отменяет действие документов, допускающих ЕЭВС к полетам в гражданской авиации и выданных до даты введения в действие настоящего Положения. После окончания действия ранее выданного документа держатель документа проходит процедуры, установленные настоящим Положением.

6. Содержащиеся в настоящем Положении процедуры и общие технические требования применяются к следующим ЕЭВС:

а) самолеты с максимальной взлетной массой не более 1800 кг, с количеством людей на борту не более четырех;

б) планеры с максимальной взлетной массой не более 750 кг, с количеством людей на борту не более двух;

в) планеры с мотором, с максимальной взлетной массой не более 900 кг, с количеством людей на борту не более двух;

г) вертолеты и автожиры с максимальной взлетной массой не более 700 кг, с количеством людей на борту не более двух;

д) аэростатические воздушные суда - свободные и привязные аэростаты (газонаполненные, тепловые и комбинированные) с объемом оболочки не более 3500 куб. м, с массой незагруженных аэростатов (масса аэростатов без топлива, груза, людей на борту и несущего газа в оболочке аэростатов) не более 450 кг и количеством людей на борту не более пяти, дирижабли с объемом оболочки не более 4000 куб. м. и количеством людей на борту не более двух.

Кроме того, к ЕЭВС также относятся отдельные исторические экземпляры воздушных судов, восстановленные до требований летной годности.

7. Общие технические требования к ЕЭВС приведены в приложениях № 1 и № 2 к настоящему Положению.

8. Для воздушных судов, характеристики которых выходят за указанные в пункте 6 ограничения, требования и процедуры допуска к эксплуатации, в том числе возможность применения настоящего Положения, определяются решением специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

9. Органы и центры по сертификации ЕЭВС аккредитуются в соответствии с законодательством Российской Федерации, процедурами и требованиями, установленными в ССГА.

II. ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЕЭВС

10. Заявитель подает заявку на сертификацию ЕЭВС в орган по сертификации по форме, установленной в приложении № 3 к настоящему Положению.

Заявитель отвечает за достоверность представленных в заявке сведений в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

11. Орган по сертификации в двухнедельный срок уведомляет заявителя о принятии к рассмотрению или мотивированном отказе в принятии заявки на сертификацию ЕЭВС (в случае, если не в полном объеме представлена

сопроводительная документация или ее качество не позволяет провести оценку соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС).

12. При положительном решении орган по сертификации поручает центру по сертификации проведение работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

13. Заявитель предъявляет ЕЭВС в центр по сертификации для проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

14. Программа проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее – Программа) разрабатывается центром по сертификации на основе требований к летной годности ЕЭВС и утверждается органом по сертификации. Программа должна включать:

- проверку конструкторской и эксплуатационной документации;
- проведение детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем и оборудования (включая применение инструментального контроля);
- проведение наземных и летных испытаний.

Результатом реализации Программы является определение соответствия представленного Заявителем ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС;

15. По результатам работ центр по сертификации оформляет заключение по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС согласно приложению № 4 к настоящему Положению.

Центр по сертификации при положительных выводах указанного заключения формирует комплексное заключение (Аттестат о годности к эксплуатации) (приложение № 5 к настоящему Положению), которое действует до утилизации ЕЭВС, кроме случаев, указанных в пункте 19. Указанные документы передаются заявителю и в орган по сертификации.

Орган по сертификации принимает решение о выдаче заявителю сертификата летной годности ЕЭВС (приложение № 6 к настоящему Положению). При выдаче заявителю сертификата летной годности ЕЭВС орган по сертификации согласовывает комплект эксплуатационной документации ЕЭВС.

16. В случае признания ЕЭВС несоответствующим установленным требованиям к ЕЭВС орган по сертификации выдает заявителю решение об отказе в выдаче сертификата с указанием причин и второй экземпляр заключения по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

17. Работы по сертификации ЕЭВС осуществляются на возмездной основе.

18. Сертификат летной годности ЕЭВС вступает в силу с даты регистрации в Государственном реестре ССГА. Допуск к эксплуатации ЕЭВС осуществляется после его регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Сертификат летной годности ЕЭВС действует в течение года. Продление сертификата летной годности ЕЭВС производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности ЕЭВС в соответствии с настоящим Положением.

19. Заявитель (держатель) сертификата летной годности ЕЭВС, осуществивший изменения конструкции ЕЭВС, его компонентов или

эксплуатационной документации, извещает орган по сертификации об этих изменениях и предъявляет ЕЭВС для оценки соответствия согласно Положению.

Орган по сертификации приостанавливает действие сертификата летной годности ЕЭВС в случае выявления несоответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС и извещает об этом уполномоченные органы Минтранса России.

20. Заявитель (держатель) сертификата летной годности ЕЭВС предоставляет возможность проведения инспекционного контроля летной годности ЕЭВС, своевременно выполняет процедуры регистрации ЕЭВС и обеспечивает поддержание летной годности ЕЭВС путем:

а) технического обслуживания ЕЭВС в соответствии с согласованным органом по сертификации комплектом эксплуатационной документации, учета и устранения отказов, неисправностей и повреждений, возникающих при эксплуатации ЕЭВС;

б) незамедлительного информирования органа по сертификации, выдавшего сертификат летной годности ЕЭВС, об инцидентах и авиационных происшествиях;

в) своевременного выполнения требований нормативных документов, касающихся поддержания летной годности.

III. ИНСПЕКЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЕЭВС

21. Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС организует и проводит орган по сертификации, выдавший сертификат летной годности ЕЭВС, при необходимости привлекая к работе по инспекционному контролю центр по сертификации.

22. Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС осуществляется по программе, утвержденной органом по сертификации, выдавшим сертификат летной годности ЕЭВС.

Плановый инспекционный контроль летной годности ЕЭВС проводится не чаще двух раз в год.

При наличии информации о нарушении правил по эксплуатации, а также летной годности ЕЭВС действие сертификата летной годности ЕЭВС приостанавливается и проводится внеочередной инспекционный контроль летной годности ЕЭВС.

23. По результатам инспекционного контроля летной годности составляется Акт инспекционного контроля летной годности ЕЭВС согласно приложению № 7 к настоящему Положению.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Положению (п. 7)

**ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЕДИНИЧНЫМ ЭКЗЕМПЛЯРАМ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ**
(за исключением единичных экземпляров аэростатических воздушных судов
авиации общего назначения)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие общие технические требования к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения (за исключением единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения) (далее - Требования) применимы к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения (за исключением единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения) (далее - ЕЭВС), имеющим:

максимальный сертифицированный взлетный вес не более 1800 кг;
не более чем четыре человека на борту.

Данные требования применимы к ЕЭВС независимо от того, имеют ли они "жесткие" или "гибкие" несущие поверхности, управляются ли они обычными поверхностями управления или другими способами.

При проведении оценки соответствия конкретного объекта Требования принимаются за базовые и уточняются в программе проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее - Программа).

Для ЕЭВС разрешены только неакробатические полеты, которые включают в себя:

любой маневр, необходимый для осуществления нормального полета;
сваливание;

крутые развороты, при которых угол крена не превышает 60°.

Требования относятся ко всем ЕЭВС, если отсутствуют какие-либо указания на обратное.

Учитывая особенности конструкции ЕЭВС, имеющих:

максимальную взлетную массу не более 450 кг в сухопутном варианте и не более 495 кг в гидроварианте;

количество людей на борту не более двух;

посадочную и взлетную дистанции не более 300 метров;

скорость сваливания не более 65 км/ч,

в настоящие Требования включены специальные требования, которые распространяются на указанные ЕЭВС. Объем требований при оценке соответствия указанных ЕЭВС определяется Программой.

2. ПОЛЕТ

Заявителем должны быть выбраны диапазоны веса и центровки, в пределах которых обеспечивается безопасная эксплуатация ЕЭВС.

ЕЭВС должен быть безопасно управляемым и маневренным на режимах:

- взлета при максимальной взлетной мощности;
- набора высоты;
- горизонтального полета;
- снижения;
- посадки с работающим и выключенным двигателем; а также
- при внезапном отказе двигателя.

Соответствие всем требованиям к летным характеристикам должно быть подтверждено испытаниями ЕЭВС в объеме, определяемом Программой, с учетом заявленных веса, центровки и загрузки, посредством испытаний на предъявленном

ЕЭВС или посредством анализов и расчетов основанных на результатах испытаний в ожидаемых условиях эксплуатации и в пределах установленных ограничений.

3. ПРОЧНОСТЬ

Требования к прочности определены через эксплуатационные нагрузки (максимальные нагрузки, возможные в эксплуатации) и расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на предписанные коэффициенты безопасности).

При отсутствии специальных оговорок, нагрузки, возникающие в воздухе, на земле должны быть уравновешены инерционными силами всех частей ЕЭВС. Распределение этих нагрузок может быть приближенным, взятым с запасом, или должно точно отражать фактические условия.

Конструкция должна выдерживать эксплуатационные нагрузки без появления опасных остаточных деформаций. При всех нагрузках, вплоть до эксплуатационных, деформации конструкции не должны влиять на безопасность эксплуатации. В особенности это относится к системе управления.

Конструкция должна выдерживать расчетные нагрузки без разрушения в течение не менее трех секунд.

4. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И КОНСТРУКЦИЯ

Прочность любого элемента конструкции, имеющего важное значение для безопасной эксплуатации, которая не может быть оценена точным расчетом, должна обеспечиваться соответствующими коэффициентами безопасности, методами эксплуатации и ограничениями ожидаемых условий эксплуатации (ОУЭ).

Пригодность и долговечность материалов, использованных для изготовления деталей, поломка которых может отрицательно повлиять на безопасность, должны определяться с учетом опыта и соответствовать установленным стандартам, гарантирующим прочность и другие свойства, принятые в расчетных данных.

Применяемая технология производства должна обеспечивать надежность, качество изготовления конструкции, сохранения первоначальной прочности в реальных условиях эксплуатации.

Должны быть обеспечены проверка и осмотр (включая осмотр основных элементов конструкции и систем управления), детальное исследование, ремонт и замена любой составной части, требующей технического обслуживания, регулировки для обеспечения правильной установки и функционирования, смазки и ухода.

Установка управляемых поверхностей должна быть выполнена таким образом, чтобы исключалось взаимодействие между любыми поверхностями или их креплениями.

Все системы управления должны выполнять свои функции легко, плавно и стабильно.

ЕЭВС должен быть спроектирован таким образом, чтобы он мог осуществлять посадку на поверхности с невысоким травяным покрытием, не подвергая опасности пассажиров и пилота.

Кабина и ее оборудование должны обеспечивать пилоту выполнение обязанностей без чрезмерной концентрации внимания и усталости.

5. СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

Каждая силовая установка должна быть изготовлена, собрана и установлена таким образом, чтобы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация;
- имелся доступ для необходимых осмотров и технического обслуживания.

Заявитель должен продемонстрировать, что каждая комбинация двигателя, выхлопной системы и воздушного винта удовлетворительно функционирует и надежна при эксплуатации в ожидаемых условиях эксплуатации и установленных ограничений.

6. ОБОРУДОВАНИЕ

Каждый вид требуемого оборудования должен быть изготовлен, собран и установлен так, что бы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация в условиях внешних воздействий, имеющих место на ЕЭВС в процессе эксплуатации в полете и на земле, в том числе и в случае возможного отказа;
- имелся доступ для осмотров и технического обслуживания.

7. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ИНФОРМАЦИЯ О НИХ

Должны быть установлены ожидаемые условия эксплуатации и эксплуатационные ограничения по воздушной скорости, маневренной скорости, скорости полета с выпущенными закрылками, скорости полета с выпущенными шасси, максимальный вес, предельные центровки, вес пустого ВС и другие ограничения и информация, необходимые для безопасной эксплуатации.

8. ДВИГАТЕЛИ

Если двигатель не имеет Сертификата типа, то он должен сертифицироваться в составе ЕЭВС в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Программой.

9. ВОЗДУШНЫЕ ВИНТЫ

Пригодность и долговечность материалов, использованных для воздушных винтов, должна:

- быть обоснована опытным путем или испытаниями;
- удовлетворять спецификациям, которые гарантируют, что эти материалы имеют прочность и другие характеристики, принятые в расчетных данных.

Расчет и конструкция воздушного винта должны обеспечивать сведения к минимуму вероятности его опасного состояния в период между ремонтами.

Если воздушный винт не имеет Сертификата типа, то он должен сертифицироваться в составе ЕЭВС в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Программой.

10. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Специальные требования в дополнение и изменение общих требований должны распространяться на:

- дельтапланы – сверхлегкие планеры с жесткими первичными элементами конструкции, взлет и посадка которых производится ногами пилота;
 - мотodelьтапланы – дельтапланы с двигателем;
 - дельталеты – мотodelьтапланы, взлет и посадка которых проводится с мототележки;
 - парашюты – сверхлегкие планеры без жестких первичных элементов конструкций, взлет и посадка которых производится ногами пилота;
 - мотопарашюты – парашюты с двигателем,
- с учетом особенностей их конструкции, учитываться в программе испытаний и подтверждении соответствия.

11. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЕЭВС

На ЕЭВС должны быть нанесены опознавательные знаки, состоящие из: государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского алфавита “RA”;

регистрационного знака, состоящего из набора арабских цифр; изображения Государственного флага Российской Федерации.

Размер, место расположения, контрастность используемой цветовой гаммы опознавательных знаков ЕЭВС устанавливается органом по сертификации.

На ЕЭВС должна быть установлена огнестойкая табличка, содержащая следующую информацию:

- а) наименование (обозначение) и номер ЕЭВС;
- б) номер сертификата летной годности ЕЭВС;
- в) государственный и регистрационный опознавательные знаки ЕЭВС.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Положению (п. 7)

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К
ЕДИНИЧНЫМ ЭКЗЕМПЛЯРАМ АЭРОСТАТИЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Общие технические требования к единичным экземплярам аэростатических воздушных судов авиации общего назначения (далее - Требования) содержат минимальные требования к летной годности единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения (далее - ЕЭ АВС) и распространяются на ЕЭ АВС: с объемом оболочки не более 3500 м³, массой незагруженного аэростата не более 450 кг, количеством людей на борту не более пяти, дирижаблей (не жестких, близких к статически равновесным), с объемом оболочки не более 4000 м куб. и количеством людей не более двух.

При проведении оценки соответствия конкретного объекта данные Требования принимаются за базовые и уточняются органом по сертификации в программе по оценке соответствия ЕЭ АВС (далее-Программа).

При изложении используются понятия:

ЕЭ АВС газонаполненный - аэростат, дирижабль, в котором подъемную силу создает газ легче воздуха;

ЕЭ АВС тепловой - аэростат, дирижабль, в котором подъемную силу создает нагретый воздух;

ЕЭ АВС комбинированный - аэростат, дирижабль, в котором подъемная сила создается как газом легче воздуха, так и подогревом несущего газа;

Оболочка - конструкция, содержащая средство создания подъемной силы;

Гондола - часть конструкции ЕЭ АВС, подвешенная под оболочкой и предназначенная для размещения лиц и оборудования, находящихся на борту ЕЭ АВС;

Трапезия - подвесная система или сидение в виде горизонтальной балки или платформы, подвешенной под оболочкой и предназначенная для размещения лиц и оборудования, находящихся на борту ЕЭ АВС.

2. ПОЛЕТ

2.1 Доказательство соответствия.

Летные характеристики должны быть подтверждены и обеспечены на предъявляемом ЕЭ АВС с учетом заявленных масс («скачков» масс), массы полезного груза, массы пустого ЕЭ АВС

- испытаниями ЕЭ АВС;
- анализом и расчетами основанными на результатах испытаний в ожидаемых условиях эксплуатации (ОУЭ) и пределах установленных ограничений.

2.2 Летные характеристики и управляемость.

ЕЭ АВС должен при полной загрузке (с допуском + 5 %) подниматься на высоту 92 метра в течение первой минуты после начала подъема при всех заявленных ОУЭ.

Руководством по летной эксплуатации ЕЭ АВС должен быть определен порядок действий в особых ситуациях, в т.ч. при неуправляемом снижении из-за отказа нагревателя, системы подачи топлива, системы измерения количества топлива, системы парашютного клапана, прогара оболочки и т.д.

ЕЭ АВС должен обладать управляемостью и маневренностью, обеспечивающими безопасность во время подъема, набора высоты, спуска и посадки, и не требовать исключительных навыков пилотирования.

ЕЭ АВС должен обладать возможностью плавного изменения скорости набора высоты и спуска от нуля до максимального значения.

Для каждого ЕЭ АВС должны быть установлены предельные скороподъемность и скорость снижения.

3. ПРОЧНОСТЬ

Требования к прочности определены через эксплуатационные нагрузки (максимальные нагрузки, возможные в эксплуатации) и расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на предписанные коэффициенты безопасности).

4. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И КОНСТРУКЦИЯ

Пригодность каждой детали или части конструкции, влияющих на безопасность, должно быть подтверждено расчетом или испытаниями.

5. ОБОРУДОВАНИЕ

Каждый вид установленного оборудования должен быть изготовлен, собран и установлен так, чтобы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация в условиях внешних воздействий в процессе эксплуатации в полете и на земле (в том числе в случае возможного отказа);
- имелся доступ для осмотров и технического обслуживания.

6. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ДРУГИЕ СВЕДЕНИЯ.

Заявителем должны быть установлены следующие эксплуатационные ограничения и информация, необходимые для безопасной эксплуатации:

- ожидаемые условия эксплуатации;
- эксплуатационные ограничения, включая максимальную массу, массу пустого ЕЭ АВС, массу полезного груза;
- последовательность операций в нормальной и особых ситуациях;
- скорость набора высоты;
- допустимая предельная вертикальная скорость при наборе высоты или снижении;
- необходимая информация, отражающая особенности эксплуатационных характеристик аэростата;
- ограничения на хранение и транспортировку заправленных газовых баллонов в нерабочем положении;
- указания по пространственной ориентации заправленного газового баллона в процессе эксплуатации, транспортировки и хранения.

Информация должна быть в виде:

- Руководства по летной эксплуатации ЕЭ АВС;
- или плаката на борту ЕЭ АВС, который пилот может легко различать.

7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДИРИЖАБЛЯМ.

На дирижабли дополнительно распространяются требования к летной годности, содержащиеся в Приложении № 1 к Положению (п.б), касающиеся требований к силовой установке, системе управления, конструкции кабины и бортовому оборудованию.

8. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЕЭ АВС

На ЕЭ АВС должны быть нанесены опознавательные знаки, состоящие из:
государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского алфавита "RA";

регистрационного знака, состоящего из набора арабских цифр;
изображения Государственного флага Российской Федерации.

Размер, место расположения, контрастность используемой цветовой гаммы опознавательных знаков ЕЭ АВС устанавливается органом по сертификации.

На ЕЭ АВС должна быть установлена огнестойкая табличка, содержащая следующую информацию:

- а) наименование (обозначение) и номер ЕЭ АВС;
- б) номер сертификата летной годности ЕЭ АВС;
- в) государственный и регистрационный опознавательные знаки ЕЭ АВС.

Приложение № 3
к Положению (п. 10)

Руководителю Органа по сертификации

ЗАЯВКА

на сертификацию единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения

Прошу в установленном порядке провести сертификацию единичного экземпляра воздушного судна _____, которое принадлежит

(наименование ЕЭВС)

(владелец ЕЭВС)

Адрес и телефон _____

Сообщаю основные сведения о воздушном судне:

- Вид воздушного судна _____
(самолет, вертолет, планер, аэростатическое воздушное судно и др.)
- Используемая конструкторская документация _____
(собственный проект, готовая КД, имеющая прототип, восстановленное ВС и др.)
- Построено в условиях _____
(индивидуально, в техническом клубе, на заводе и др.)
- Назначение ЕЭВС _____
- Ожидаемые условия эксплуатации _____

Я отвечаю за достоверность представленных сведений в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Мне неизвестны факты, которые свидетельствовали бы о том, что заявляемое для экспертизы воздушное судно не могло бы соответствовать предъявляемым к нему требованиям.

Заявитель _____ / _____ /
подпись фамилия, инициалы

« _____ » _____ 200__ г.

К заявке на сертификацию ЕЭВС прилагается следующая сопроводительная документация:

- а) техническое описание конструкции, летно-технические характеристики, ожидаемые условия эксплуатации и ограничения, в диапазоне которых предполагается эксплуатация ЕЭВС;
- б) формуляры (паспорта) на комплектующие изделия;
- г) эксплуатационная документация ЕЭВС;
- д) перечень материалов, из которых изготовлены составные части ЕЭВС;
- е) документы, подтверждающие право собственности на ЕЭВС или владение ЕЭВС на условиях аренды или на ином законном основании.

При необходимости от заявителя могут быть затребованы другие документы для оценки соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

Приложение № 4
к Положению (п.15)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № _____
ПО ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА
ВОЗДУШНОГО СУДНА АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ
УСТАНОВЛЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ К ЕЭВС

Группа экспертов в составе:

Руководитель группы	_____
Эксперт по планеру и системам	_____
Эксперт по СУ	_____
Эксперт по летным испытаниям	_____
Эксперт летчик-испытатель	_____

в период с «___» _____ 200__ г. по «___» _____ 200__ г. провела оценку соответствия ЕЭВС _____ установленным требованиям к ЕЭВС и установила следующее:

1. Основные сведения о воздушном судне.

2. Ограничения.

3. Контроль постройки (восстановления) воздушного судна.

4. Заключение о допуске ЕЭВС к летным испытаниям.

по результатам осмотра, проведенных наземных работ и испытаний допущено к летным испытаниям с ограничениями, указанными в настоящем разделе.

Дополнительные ограничения и рекомендации :

Сведения об устранении замечаний и проведении доработок (если они были):

Руководитель группы экспертов

Подпись _____ фамилия, инициалы _____

« » 200 г.

lar

[ar

Mer

ler

—

—

ОЛ

57X

Воздушное судно (ВС)	Продолжительность полета
Двигатель(и)	_____ час. _____ мин.
Масса пустого ВС	Маршрут или зона полета
Топливо: марка	_____
количество	_____
Масло: марка	Экипаж
количество	_____
Закрепленный балласт	_____
Масса экипажа	_____
Масса ВС при взлете	_____
Центр масс при взлете	_____

Эксперт ведущий инженер по летным испытаниям _____ / _____ /

1. Профиль полета, порядок и последовательность выполнения режимов.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

Эксперт ведущий инженер по летным испытаниям _____ / _____ /

3. Отчет экипажа о выполнении задания и замечания по работе материальной части.

Эксперт летчик-испытатель _____ / _____ /

5.2 Оценочные полеты

5.3 Испытания

5.4 Заключение.

Я заключаю, что летал на этом ЕЭВС _____,
(самолет, вертолет, планер, аэростатическое воздушное судно и др.)

проводя испытания по этой программе, и я считаю, что он удовлетворяет установленным требованиям к ЕЭВС.

Эксперт летчик-испытатель - _____ / _____ /
Подпись фамилия, инициалы

« _____ » _____ 200__ г.

6. ВЫВОДЫ

Руководитель Центра по сертификации _____ / _____ /
Подпись фамилия, инициалы

М.П.

«_____» _____ 200__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Положению (п. 15)

КОМПЛЕКСНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
(Аттестат о годности к эксплуатации)

№ _____

На основании положительных результатов проведенных работ удостоверяется, что единственный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения _____

(самолет, вертолет, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование)

принадлежащий _____

(владелец, адрес владельца)

соответствует установленным требованиям к ЕЭВС.

В соответствии со статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации единичному экземпляру воздушного судна авиации общего назначения _____

(самолет, вертолет, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование)

может быть выдан сертификат летной годности ЕЭВС установленного образца.

Руководитель Центра по сертификации

« _____ » _____ 200 ____ г.

М.П.

Руководитель группы экспертов

« _____ » _____ 200 ____ г.

Эксперт летчик-испытатель

« _____ » _____ 200 ____ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Положению (п. 15)

Образец

СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(Наименование органа по сертификации ССГА)

СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА
АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

№ _____

Единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения _____

(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др., его назначение)

идентификационный № _____, принадлежащий

(владелец, адрес владельца)

соответствует установленным требованиям к ЕЭВС.

Основные эксплуатационные ограничения и характеристики единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения _____

(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование)

содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью настоящего сертификата летной годности.

Срок действия сертификата летной годности до "....." _____ 200... г.

Руководитель Органа по сертификации
(подпись, фамилия, инициалы)

МП

Дата выдачи "....." _____ 200__ г.

КАРТА ДАННЫХ

(для единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения, за исключением
единичного экземпляра аэростатического воздушного судна
авиации общего назначения)

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью сертификата летной годности
№ _____ и содержит основные эксплуатационные ограничения и характеристики
единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения

(самолет, вертолет, автожир, и др., его наименование)

1. Двигатель (двигатели) _____

- мощность, л.с. _____
- максимальные обороты, об/мин _____

2 Воздушный винт _____

3. Топливо _____

4. Максимальная взлётная масса ВС, кг: _____

5. Центровка:

- предельно-передняя, % _____
- предельно-задняя, % _____

6. Грузоподъёмность, кг _____

7. Ограничения по скорости:

- максимально допустимая, км/ч _____
- минимально допустимая, км/ч _____
- скорость отрыва при взлёте, км/ч _____
- скорость приземления при посадке, км/ч _____

8. Состав экипажа, чел. _____

9. Метеоусловия для выполнения полетов:

- высота облаков, м _____
- горизонтальная видимость, м _____
- ветер:
- на взлёте:
- встречный м/с _____
- попутный м/с _____
- под 90° м/с _____
- на посадке:
- встречный м/с _____
- попутный м/с _____
- под 90° м/с _____
- температура окружающего воздуха: °C _____

10. Запрещено: _____

Руководитель органа по сертификации

(подпись, фамилия, инициалы)

М.П.

« _____ » _____ 200__ г.

КАРТА ДАННЫХ

(единичного экземпляра аэростатического воздушного судна авиации общего назначения)

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью сертификата летной годности № _____ и содержит основные эксплуатационные ограничения и характеристики единичного экземпляра аэростатического воздушного судна авиации общего назначения _____

(аэростатическое воздушное судно)

1. Общие сведения:

Класс

Тип

Опознавательный знак

Идентификационный №

Дата изготовления

Налет с начала эксплуатации

2. Оболочка:

наличие опознавательного знака

расцветка и характерные признаки

объем оболочки

заводской номер

изготовитель

налет с начала эксплуатации

3. Основные комплектующие изделия (заводской №, дата изготовления, изготовитель, параметры)

Гондола

Горелка

Комплект газовых баллонов

4. Тип топлива

5. Основные характеристики и ограничения

№ п.п.	Параметры	По формуляру	По результатам оценки соответствия
1.	Количество топлива, заправляемого в газовый баллон, л		
2.	Предельно-допустимая температура нагрева оболочки, °С		
3.	Масса пустого аэростата, кг		
4.	Масса полезного груза, включая пилота и пассажиров при + 15 °С, кг		
5.	Максимальная высота полета, м		
6.	V _y в режиме набора, м/с		
7.	V _y в режиме снижения, м/с		
8.	Метеоусловия для выполнения полетов: Температура окружающей среды, °С Скорость ветра у земли, м/с		
9.	Ресурс аэростата до следующей оценки соответствия, час.		

Руководитель органа по сертификации _____

(подпись, фамилия, инициалы)

М.П.

« _____ » _____ 200__ г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Положению (п. 23)

Образец

А К Т
инспекционного контроля летной годности единичного экземпляра
воздушного судна авиации общего назначения

«___» _____ 200_г

_____ (место проведения инспекционного контроля)

Комиссия в составе:

Председатель _____
(должность, фамилия, инициалы)

Члены комиссии _____
(должность, фамилия, инициалы)

_____ (должность, фамилия, инициалы)

провела инспекционный контроль (ИК) единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Положение о допуске к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения».

1. Данные об единичном экземпляре гражданского воздушного судна авиации общего назначения (ЕЭ АВС)

наименование _____
(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др.)

опознавательный знак _____

заводской (серийный) номер _____

дата изготовления _____

налет с начала эксплуатации _____ час. _____ мин.

количество посадок с начала эксплуатации _____

налет после предыдущего ИК _____ час. _____ мин.

количество посадок после предыдущего ИК _____

место базирования _____

лицо, представляющее ЕЭВС на ИК _____

лицо, обслуживающее ЕЭВС _____

№ сертификата летной годности ЕЭВС _____ кем выдан _____

2. Сведения о двигателях и воздушных винтах

Двигатель, воздушный винт	1-й	2-й
Тип и марка двигателя		
Заводской номер двигателя		
Наработка с начала эксплуатации, час/мин		
Наработка после предыдущего ИК, час./мин.		
Тип воздушного винта		
Заводской номер воздушного винта		
Наработка с начала эксплуатации, час./мин.		
Наработка после предыдущего ИК, час./мин.		

3. Заключение комиссии по итогам инспекционного контроля летной годности единичного экземпляра гражданского воздушного судна авиации общего назначения

1. 1. The first step in the process of the scientific method is to ask a question.
 2. 2. The second step is to do background research.
 3. 3. The third step is to form a hypothesis.
 4. 4. The fourth step is to test the hypothesis by conducting an experiment.
 5. 5. The fifth step is to analyze the data and draw a conclusion.
 6. 6. The sixth step is to communicate the results.
 7. 7. The seventh step is to repeat the experiment to verify the results.
 8. 8. The eighth step is to publish the results.
 9. 9. The ninth step is to use the results to develop a theory.
 10. 10. The tenth step is to use the theory to make predictions.
 11. 11. The eleventh step is to test the predictions.
 12. 12. The twelfth step is to refine the theory.
 13. 13. The thirteenth step is to use the theory to solve problems.
 14. 14. The fourteenth step is to use the theory to design new experiments.
 15. 15. The fifteenth step is to use the theory to develop new technologies.
 16. 16. The sixteenth step is to use the theory to improve the quality of life.
 17. 17. The seventeenth step is to use the theory to protect the environment.
 18. 18. The eighteenth step is to use the theory to promote peace and understanding.
 19. 19. The nineteenth step is to use the theory to advance the human race.
 20. 20. The twentieth step is to use the theory to create a better world.

Срок следующего инспекционного контроля - « » 200 г.

Председатель комиссии _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Члены
КОМИССИИ _____
(подпись, фамилия, инициалы)

(подпись, фамилия, инициалы!)

« _____ » 200 г